ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 27. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 22 lipca 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 181

Polityka w niemieckich urzędowych podręcznikach żeglarskich.

Marieneleitung, Nachtrag 1927 zum Ostsee-Handbuch-Südlicher Teil zawiera następujące dane, które nie tylko polscy kapitanowie powinni sprostować, lecz polskie wydawnictwa urzędowe winnyby zwrócić uwagę zagranicy na ich nieprawidłowości. Do stronicy 419 Gdynia dopełnienie (Nachtrag) 1927 roku pisze:

„Statki do 7-miu metrów zagłębienia podobno mogą zawijać do portu. Sprostować należy: statki do 8-iu metrów zagłębienia mogą nie tylko zawijać do portu, lecz również przybijać do nabrzeży. Wyraz „podobno" świadczy tylko o nieznajomości rzeczy redakcji dopełnienia.

Dalej Nachtrag pisze: „według pewnego sprawozdania kapitana port podobno jest niepewny w zimie, w szczególności przy burzliwych wiatrach od południowego wschodu, ponieważ wówczas nawet wewnątrz molo statki mogą być uszkodzone przez falę i uderzane o dno. Głębokość w porcie wynosiła (1925). 6 do 7 m."

Sprostować należy: ów sławny raport kapitana niemieckiego statku, drukowany kilkakrotnie w Hansie, ma dziś zaledwie historyczne znaczenie. Pochodzi z roku 1925 i dlatego nie warto dziś nawet rozstrząsać czy wówczas miał rację, czy też, jak każdy się domyśli, silnie przesadzał. Obecnie, po dwu latach intensywnej budowy, port już jest dość silnie osłonięty, nie tylko molami, lecz też łamifalą. Istnieją linie bezpiecznych nabrzeży wewnątrz południowego molo i w basenie wewnętrznym, prócz tego całkowicie zamknięty port wojenny, czego oczywiście w roku 1925 nie było. Jakiż sens jednak odstraszać czytelnika w r. 1927 tego rodzaju muzealnemi danemi.

Do stronnicy 432 ujście Wisły pod Schiewenhorst ma być wpisane: „głębokości przed ujściem ulegają stałym zmianom. 6-cio metrowa granica leży (1926) około 1,2 mili ku północy od baki na molo wschodniem. Pomiędzy 6-o metrową granicą a ujściem osady wytworzyły ławice, która około 0,9 mili ku północy od baki wznosi się ponad 0 średniej wody. Pomiędzy ławicą o ujściem najmniejsza głębokość wynosi 2,3 metra; wytyczanie bojami ujścia nie będzie dokonane".

Sprostować należy tak: wytyczanie bojami ujścia zostało dokonane i przebagrowano dojazd pomiędzy łachą a baką na wschodniem molo. Wytyczono narazie południowa krawędź dojazdu z siedmioma ostremi bojami, na początku dojazdu od strony morza stoi wjazdowa boja stożkowa. Przewiduje się postawienie boi świecąco-dźwięczącej oraz prezorów na brzegu do wjazdu. Głębokość tego dojazdu wynosi po przebagrowaniu jego w czerwcu 1927 roku 7 metrów.

Jak widać wydanie urzędowe niemieckie nie dąży do faktycznego przedstawienia rzeczy, lecz usiłuje wytworzyć jeszcze w roku 1927 wrażenie niebezpieczeństwa portu gdyńskiego i zupełnej nawigacyjnej niedostępności Wisły Morskiej.

Z powodu artykułu Hansy o „Żegludze Polskiej".

Czasopismo hamburskie „Hansa", które jak więcej rzeczy w Niemczech bardzo się popsuło po wojnie, umieściło artykuł o „Żegludze Polskiej" więcej niż tendencyjny, bo nie posiadający wogóle treści własnej. Autor ogranicza się do sprawozdania brytyjskiego sekretarza handlowego w Warszawie, które jest zresztą bardzo dla spraw polskiej przychylne. Sprawozdanie to jedynie przekonać nas chce o potrzebach rozwoju żeglugi prywatnej na morzu, co sami uznajemy za słuszne, lecz jeszcze, niestety, mamy zbyt mało tak bardzo pożądanej inicjatywy prywatnej. Do wyciągów z ciekawego i bardzo z naszą żeglugą sympatyzującego sprawozdania dodaje Hansa następujące uwagi, które streszczają wszystko co Hansa może powiedzieć i wie o polskiej marynarce. Są to nawet nie twierdzenia, lecz poprostu pytania.

„Z jakiemi dyplomami jeżdżą kapitanowie, oficerowie pokładowi i maszynowi polskich statków? Gdzie otrzymują polskie załogi wykształcenie marynarskie? Jaka władza ustanawia czy dani ludzie mogą wykonać objętą przez nich służbę?" Artykuł p tych za-

pytaniach kończy się domysłem, — „po znanych „skandalach" w polskiej marynarce wojennej nastąpią zapewne także same w marynarce handlowej. Należy tylko odczekać".

Trzeba więc tylko odczekać, a staną polskie statki handlowe, egzaminować się będą kapitanowie i oficerowie w redakcji Hansy, a wyćwiczenie marynarskie załogi polskiej otrzymywać będą na badedampfrach Helgolandu i Borkum i na promach portu hamburskiego. Wówczas do kontroli uczciwości naszej przyjadą „die olden ehrlichen Seeleute", — typ dobrze znany w Niemczech, a od którego oby Pan Bóg nas jaknajdłużej uchował.

Co do samej Hansy to ignorancja jej powiększa się z roku na rok. O Polsce i polskich sprawach żeglugowych wie ona już teraz tyle, co o żelaznym wilku.

Z praktyki morskiej.

Sygnalizacja kierunku i siły wiatru na wodach przybrzeżnych.

Dla informacji przeważnie statków mniejszych, a w pierwszym rzędzie rybołówczych służą sygnały wiatrowe na masztach: 1 przy latarni Hel, 2. w Schiewenhorst przy ujściu Wisły Morskiej, na lewym jej brzegu. System tych masztów i wskazówek na nich jest jednakowy. Po obu stronach masztu wywieszone są koła z obracającym się indeksem; jeśli patrząc od strony morza widzimy indeks wskazujący np. w kierunku odpowiadającym godzinie 3-ciej zegara, to oznacza to wiatr wschodni, godzina 6 wiatr południowy itd. Jak widać koło stanowi jakby kompas, wskazujący kierunek wiatru nie w miejscu, gdzie stoi maszt, lecz na dwu odległych latarniach, z których dane otrzymywane są telefonicznie. Na maszcie helskim prawe koło, patrząc od strony morza oznacza kierunek wiatru w Rozewiu, lewe koło — kierunek wiatru z Gdyni. Odpowiednio nad temi kołami widoczne są litery: R. nad prawym kołem i G nad lewym.

Na maszcie przy ujściu Wisły Morskiej prawe koło, widziane od strony morza, wskazuje kierunek wiatru zakomunikowany z Łeby, lewe zaś — kierunek wiatru w Brüsterort.

Oznaczone to jest odpowiedniemi literami nad kołami: L i B.

Dla oznaczenia siły wiatru służą podnoszone jedno nad drugiem w obie strony od masztu cztery ramiona semaforu wiatrowego. Każde ramię odpowiada dwom stopniom siły wiatru według skali Beauforta. Przypuśćmy więc, że na latarni helskiej oglądając ją od strony morza, widzimy z prawej strony wskazówkę na kole R. w pozycji koło godziny 10-ej, dwa zaś ramiena są podniesione. Na drugiem kole z literą G widać godzinę 9-tą jedno ramię jest podniesione.

Czytamy: w Rozewiu wiatr WNW siła 4—5, w Gdyni wiatr Wsiła 2—3.

Dla praktycznego korzystania ze wskazówek semaforu orjentować się należy, że wiatr nadchodzi przeważnie od zachodu, to znaczy od Rozewia wzgl. Łeby, a prócz tego, ogólnie biorąc, jeśli na maszcie z tej lub drugiej strony sygnalizowane są wiatry silniejsze niż w miejscu, to istnieje wielkie prawdopodobieństwo, że i w miejscu niebawem wiatr się wzmocni.

Miejsca na maszty sygnałowe w Helu i w Schiewenhorst wybrane są bardzo szczęśliwie gdyż są to punkty, gdzie małe statki opuszczają zatokę, wzgl. rzekę, w drodze na morze. Niemniej w Gdańsku agitowano za przeniesieniem masztu ujścia Wisły do Nowego Portu, gdzie byłby zupełnie zbyteczny dla statków większych, posługujących się radjo i mapami pogody. Dążenia te jednak nie odniosły skutku, maszt Schiewenhorst został odnowiony i służy nadal skutecznie swemu celowi przy wyjściu z Wisły Morskiej na morze.

Sygnały mgłowe gwizdkiem holownika.

A. Holownik prowadzi inny statek, lub statki: daje we mgle co dwie minuty znak o tem jednym długim i dwoma krótkiemi gwizdkami — - -

Taki sam sygnał daje statek kładący kabel i wogóle statek nie odpowiadający za swe ruchy. Stąd widać, że inne statki obowiązane są również przy jasnej pogodzie trzymać się zdaleka od pociągu holowniczego.

B. Sygnały holownika do statku holowanego.

Jeden krótki dźwięk - sterujcie na prawo.

Dwa krótkie dźwięki - - sterujcie więcej na lewo.

Cztery krótkie dźwięki - - - - puśćcie liny.

Skala nośności.

Przy załadowaniu statków niezastąpioną jest t. zw. skala nośności. Składa się ona z 3-ch kolumn, z których zazwyczaj lewa podaje wysokość wolnej burty, środkowa średnie zagłębienie, prawa zaś nośność. Lewa i środkowa skala odznaczają się albo obie w stopach albo obie w metrach, prawa zaś w tonach metrycznych (albo angielskich po 1 016 kg. o ile lewe dwie skale wzięte są w stopach) po obu stronach potrójnej skali oznaczone są kreskami wysokość kadłuba, zanurzenie z ładunkiem i zanurzenie „lekkie" czyli bez ładunku.

Posługując się skalą nośności można prostym graficznym sposobem, przykładając poziomo linję przekonać się jakie będzie zanurzenie i jaka burta wolna przy danej ilości ładunku i odwrotnie; ile dane zagłębienie lub wysokość wolnej burty pozwala wziąść ładunku.

Nowiny żeglarskie.

Bałtyk, Zatoka-Gdańska.

Podaje się do wiadomości, iż z dniem 12 lipca 1927 r. został zapalony stały ogień zielony na końcu mola kuracyjnego w Gdyni.

Pozycja ognia: 18⁰ 33', 3, 5 "O
54⁰ 31, 2, "E

Bałtyk.

Z dniem 15 lipca 1927 r. nazwa boi „Federort O" została zamieniona na nazwę „Hel N".

Znak szczytowy i wygląd zewnętrzny boi zostanie narazie bez zmiany.

Pozycja: 54⁰ 37', 48 "N
18⁰ 50, 12 "O

Ostatnie nowości ze sportu żaglowego i motorowego.

Regaty morskie 6-go i 7-go sierpnia. Tegoroczne główne regaty morskie zapowiadają się na dzień 6-go i 7-go sierpnia. 6-go startować mają o 9-tej rano w Tczewie yachty żaglowe, jole i motorówki do biegów:

I Tczew-Ujście Żywej Wisły-Helgdyniai

II Tczew-Ujście Żywej Wisły-Gdynia.

W pierwszym biegu przyjmą udział yachty i jole kryte, oraz motorówki o większem zagłębieniu.

7-go sierpnia odbyć się mają główne regaty, nawiązując do tradycji lat poprzednich.

Regaty Tczew-Hel-Gdynia będą pierwszemi krajowemi regatami na tak długi dystans i dlatego wzbudzają specjalne zainteresowanie.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ruch przybrzeżny „Żeglugi Polskiej". Z dniem 14 lipca Żegluga Polska uruchomiła nową linję pasażerską z Gdyni do Jastarni.

Z Gdyni statek odchodzi od pomostu spacerowego do Jastarni codziennie, za wyjątkiem wtorków i piątków o godzinie 14,30, a z Jastarni w te same dni do Gdyn o godz. 19.00.

Jest to zatem nowa możliwość wycieczek dla osób zamieszkałych w Gdyni do pięknie położonych, a w rzeczywistości mało znanych szerszej publiczności polskich wsi Bór-Jastarnia. Przy tem wycieczkowicze z Gdyni będą mieli dość czasu na wykąpanie się na czarownej plaży w Wielkiem Morzu.

Mieszkańcy zaś Jastarni mogą wyjażdżać o godz. 10.56 koleją na Hel, tam wśiąść na statek, odchodzący z Helu do Gdyni o godzinie 11.30, a który przybija do przystani przy Domu Kuracyjnym w Gdyni o godz. 12.40, robić zakupy w Gdyni i wrócić wprost do Jastarni statkiem odchodzącym z Gdyni o godzinie 14.30.

Ceny biletów wynoszą — jedną stronę 2,50 zlp, zaś tam i z powrotem 4.00 zlp.

Statki przyjmują do przewozu również towary.

W związku z postępującemi robotami przy budowie nowej przystani w Gdyni przy domu Kuracyjnym, miejsce przybijania s. s. „Gdańsk", który był dotąd zmuszonym zawijać do basenu wewnętrznego w porcie, ma być w najbliższych dniach przeniesionem na tę nową przystań, co da znaczne ułatwienie pasażerom.

Przedtem s. s. „Gdańsk" dokona kilku prób przybijania, poczem przeniesienie miejsca lądowania pasażerów zostanie ogłoszone w afiszach, które będą rozklejone na Dworcu Kolejowym w Gdyni, koło przystani i przy biurze.

Rozkład jazdy pozostaje bez zmian. Pasażerowie jadący na Hel koleją i przybywający rannemi warszawskiemi pociągami do Gdańska, mają statek z Gdańska do Gdyni i na Hel o godzinie 9.30 od Brabank; zaś pasażerowie z Krakowa, Katowic i Poznania mogą wsiąść na statek odchodzący na Hel o godzinie 12-ej.

Z życia portowego Gdyni. Z powodu przewlekłego strejku robotników budowy portu roboty mało się posunęły naprzód. Jest nadzieja, że strejk lada chwila się skończy, gdyż konsorcjum dodało wstecz od 1-go lipca 15 proc. nadwyżki do płac i wezwało robotników do stawienia się do pracy. W ostatnich dniach pracowała tylko draga Passepartout podbagrowując nowe kesony i refulując nabrzeże w końcu basenu. Firma Ackerman otrzymała z Holandji nowy mały holownik Marynus do naprawy w porcie. Budynek portowego oddziału pocztowego jest już gotów i od 20-go bm. rozpocznie się w nim urzędowanie. Firma Elibor montuje wynalezione przez inż. Zbydniewskiego przenośniki mechaniczne motorowe do ładowania węgla.

Parowiec Pologne 13-go przywiózł z Havru 20 pasażerów i 2 tony ładunku i odpłynął do Kłajpedy, skąd 15-go powrócił mając na pokładzie kilkudziesięciu emigrantów litewskich, przyjął 410 pasażerów polskich (16 II klasy i 391 III klasy) bagaże i 1 tonę drobnicy, poczem znowu odpłynął do Havru.

Przygotowujemy się do samodzielnych połowów północnomorskich. Morski Urząd Rybacki poszukuje kandydatów (3 kapitanów, 3 pomocników i 9 rybaków) dla posłania do Holandji na 3 miesiące praktyki rybackiej od 1-go sierpnia br.

Przystosowanie przystani pasażerskiej do przyjęcia „Gdańska" i „Gdyni". Za kilka dni pogłębianie dojazdu do portu w Helu zostanie zokńczone. Gorzej się dzieje z przystanią osobową w Gdyni, której budowa idzie bardzo powoli. Z powodu niewykończenia tej przystani żegluga regularna parowca „Gdańsk" odbywa się w wysoce nienormalnych warunkach.

Ruch statków żeglugi polskiej. Parowiec Warta wyładowuje od 15-go w Gdańsku 3 500 ton fosfatów i 263 tony tytoniu, które przywiózł z Bony w Algierze. — Par. Katowice odpłynął 18-go z Gdyni z ładunkiem węgla do Malmoe. — Par. Toruń oczekiwany jest 20-go w Gdańsku z ładunkiem 2200 ton tomasówki z Antwerpji i Gandawy. — Par. Wilno ładuje w Gdańsku drzewo (tarty materjał) do Antwerpji. — Par. Kraków zakończył ładowanie w Gdyni węgla do Norrköping. — Par. Poznań jest w drodze od 17-go z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2700 ton tomasówki. Uwaga: Jestto pierwszy większy transport tomasówki, który zosanie wyładowany w porcie gdyńskim.

Strejk w porcie gdyńskim częściowo zlikwidowany. Na wezwanie konsorcjum, przyznające podwyżkę 15 proc. część robotników budowy portu stanęła do pracy. Były jednak nieudane próby sabotażu. Jest nadzieja, że strejk zostanie całkowicie zlikwidowany.



Dokoła budowy basenu Wisłoujścia. Basen Wisłoujścia, na budowę którego ogłosiła przetarg Rada Portu, będzie się znajdował pomiędzy wioską Wisłoujście a chemiczną fabryką Pommerensdorf. Długość jego wynosić będzie 450 metrów. Rozpoczęcie budowy od strony Wisły spowoduje konieczność zburzenia kilkudziesięciu domków wsi Wisłoujścia: ponieważ jednak roboty rozpoczną się od lądowego końca basenu i będą prowadzone sposobem suchym aż do czasu podejścia z pogłębieniem do linji brzegu, więc domki będą burzone dopiero w roku przyszłym. Basen ma być przeznaczony do przeładunku towarów masowych i stanowić będzie poważne odciążenie zachodniego brzegu Wisły, a jednocześnie wzmocni przewóz towarowy portu kolejami nie posługującemi się znanym tunelem podmiejskim. W razie przypadkowego lub umyślnego zatarasowania tego tunelu znacznie większa część aniżeli dziś ruchu towarowego portu zostałaby uratowana. Stąd duże komunikacyjne, a nawet strategiczne znaczenie tego basenu. Basen amunicyjny przy Westerplatte również nie wysyła pociągów przez tunel podmiejski, omijając miasto zdaleka, wobec czego utyskiwania części prasy miejscowej w Gdańsku na niebezpieczeństwo są zupełnie bezpodstawne.

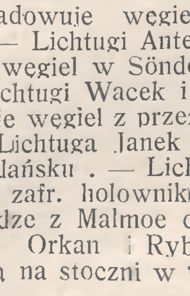
Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. Ruch w ostatnim czasie znów się bardzo ożywił w porcie gdańskim. Pomijając ożywienie w ruchu przybrzeżnym liczba statków mało się zwiększyła lecz zato jest sporo statków większych. Między innemi zostawał w porcie przez dwa dni parowiec z wycieczką szwedzko-amerykańska Drottningholm, wielkości parowca Suffren, który przywiózł wycieczkę wojaków do Gdyni. — Zawinęło w tygodniu do portu, nie licząc statków żeglugi przybrzeżnej 124, w tej liczbie 97 parowców, 2 motorowce, 6 holowników, 5 lichtug morskich, 14 żaglowców z motorem. — Wśród statków tych było próżnych 74, z mieszanym ładunkiem 20, z żelastwem 15, z pasażerami i drobnicą 4, ze śledziami 5, z rudą żelazną 4, z kredą 1, ze smołą 1. — Co do bandery statków na wejściu było: statków polskich 3, gdańskich 4, duńskich 24, szwedzkich 28, niemieckich 37, angielskich 9, norweskich 8, łotewskich 2, holenederskich 3, fińskich, estońskich, franc., greck., hiszp., austr. po 1. — Odpłynęło z portu w ciągu tygodnia 114 statków morskich, w tej liczbie z węglem 54, z drzewem 17, próżnych 11, z mieszanym ładunkiem 14, z pasażerami i drobnicą 3, z drzewem i drobnicą 3, z cementem 2, ze spirytusem 2, jako z portu bunkrowania, z miesz. ładunkiem i końmi, z cementem i drobnicą, z drzewem i celulozą, z melasą, z owsem, z rurami po 1.

Na wejściu wzrasta bez przerwy wwóz żelastwa dla potrzeb krajowej produkcji żelaza, oraz wzrósł znów import śledzi. Import rudy żel. był również wyższy niż średni. Na wyjściu znów się poprawił eksport węgla, którego przeładowano na statki 76.000 ton. Eksport drzewa trzymał się na zwykłej wysokości.



Bliskie uruchomienie wielkich urządzeń przeładunkowych w Tczewie. Oczekiwane jest uruchomienie w tych dniach mechanicznych urządzeń przeładunkowych Żeglugi Wisła-Bałtyk o wydajności 300 ton na godzinę. Stan wody się dość znacznie poprawił i statki morskie naładowane węglem odchodzą stąd znów z pełnym ładunkiem.

Ruch satków żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Sambor jest w drodze z lichtugami Bartek i Alek, z ładunkiem węgla, z Tczewa do Sztokholmu. — Holownik Tyran z lichtugami Bronek i Bolek są w drodze z węglem z Tczewa do Faaborg (Danja). —Hol. Krakus z lichtugami Stefek i zafracht. D. W. 701 jest w drodze z węglem z Tczewa do Kopenhagi. — Hol. Górnik z licht. Jurek wyładowuje węgiel w Graasten (Danja). — Lichtugi Antek i Edek wyładowują węgiel w Sönderborgu (Danja). — Lichtugi Wacek i Benek ładują w Tczewie węgiel z przeznaczeniem do Danji — Lichtuga Janek czeka na węgiel w Gdańsku . — Lichtugi Franek i Felek za zafr. holownikiem Gladiator są w drodze z Malmoe do Tczewa. — Holownik Orkan i Rybak i lichtuga Wojtek są na stoczni w Gdańsku.



RYBACTWO MORSKIE.

Budowa sześciu parowców rybołówczych najnowszego typu we Francji.

Warsztaty okrętowe Société Provencale de Constructioins Navales zakańcza budowę czterech parowców rybołówczych, po dwa dla dwu towarzystw francuskich, oraz dwu nieco większych dla rybołówczego towarzystwa hiszpańskiego. Parowce francuskie są o wyporności 2 350 ton, hiszpańskie 2 500 ton. Wszystkie są przeznaczone do połowów dorsza na mieliźnie nowofundlandzkiej; dwa będą oparte jako o port macierzysty o Granville, dwa o Bordeaux, dwa zaś o porty hiszpańskie.

Każdy z tych statków ma po dwa kotły o przyspieszonej cyrkulacji, przystosowane do ropału i forsownego dopływu powietrza. Każdy z kotłów w stanie jest podtrzymać własną maszynę w ruchu podczas pracy trałowania. Maszyna główna udziela statkowi szybkość 11 węzłów z pełnym ładunkiem. Statki te mają oświetlenie elektryczne z dwuch prądnic każda, z których wystarcza sama do pracy całodziennej. Obsługują one również projektory i stację iskrową. Na pokładzie znajduje się również dość obszerny warsztat do mniejszych napraw, poszczególne przyrządy którego poruszają się osobnym motorem elektrycznym. Ze względu na pracę na morzu w ciężkich warunkach, statek jest zbudowany bardzo silnie i posiada liczne przegrody wodoszczelne. Ładownia dla ryby, bardzo obszerna, może pomieścić do 1400 ton dorszy (na dwu statkach hiszpańskich po 1600 ton). Cała ładownia jest oszalowana sosnowemi deskami, wobec czego ryba nie może się zetknąć z częściami stalowemi, co usuwa jedną z ważnych przyczyn rozkładu jej. Ładownia ta jest oddzielona przy pomocy kofferdamów (próżnych korytarzy) od tanków na ropę, tak że wypadek przecieku tych tanków nie może spowodować zetknięcia się ropału z rybą.

Pomieszczenia dla załogi składają się: w czołowej części z dwu obszernych, dobrze oświetlonych i nowocześnie urządzonych kabin. Prócz tych kabin znajduje się tu salon wspólny i łazienki.

W rufowej części okrętu są pomieszczenia oficerów-mechaników i palaczy. W centralnej części statku znajdują się pomieszczenia oficerów pokładowych, izba sterowa i izba map, jak również obszerna jadalnia i dobrze urządzona obszerna kuchnia.

Kabiny dla oficerów urządzone są według wymagań stawianych dla kabin dla pasażerów na statkach transatlantyckich.

Statki są przystosowane znakomicie do fabrykacji tranu, otrzymywanego jak wiadomo z wątroby dorszy. Przy fabrykacji tej z wejściem wątrób rybnych do pomieszczenia nie tyka już ich więcej ręka ludzka. Olej (tran) wydziela się przez gotowanie wątrób w parze, poczem tran przy pomocy pomp wypłukuje się do skrzyń odcedzających, stamtąd zaś spływa do zbiornika o łącznej pojemności 30 ton tranu. Wyrzucanie zużytych wątrób rybnych do morza odbywa się w sposób bardzo prosty, przy pomocy wody pod ciśnieniem. Dwa parowce hiszpańskie oznaczają się tem, że ich ładownie na ryby składają się z ładowni stałych i ładowni zapasowych. Te ostatnie mają być zapełnione węglem dla wykonania podróży aż do mielizn nowofundlandzkich, poczem statek przechodzi na ropał, ładownia zaś napełnia się ryba. Parowce zamówione przez towarzystwo hiszpańskie posiadają prócz stacji iskrowej radjogoniometr i sondę ultra-dźwiękową systemu Langevina.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Dowóz świeżej ryby był znaczny, lecz popyt na rybę był również bardzo ożywiony, w szczególności na rybę rzeczną i wód słonawych. Ceny były umiarkowane. Za świeże dorsze płacono 0,50—0,70 gd., za świeże fladry 0,25 do 0,60 gd., za świeże kwapy 040 —0,50 gd., za szczupaki 1—1,30 gd., za liny 1,20—1,50 gd., za okonie 0,80—1,00 gd., za sandacze 1—1,40 gd., Za wędzony towar płacono: za węgorze 3,50, za jesiotra 5, za fladry 1,25—1,60 gd., za śledziki 0,80 gd za funt.

Handel śledźmi mimo gorącej pogody był ożywiony. Przybyło sporo statków ze śledźmi, które podajemy poniżej. Na skutek gorąca dużo ryby poszło odrazu do dalszej wysyłki, lub zostało składane w chłodniach. Były chwile, gdy gorąco przeszkadzało załadowaniu i ładowanie dalszych transportów kolejowych musiało być przerwane.

Najwięcej przybyło matjasów. Tegoroczna ryba co do jakości się poprawia i już czerwcowe crownmatties są wyśmienite w gatunku. Połowy tegoroczne są o 20 proc. mniejsze niż zeszłoroczne, które były bardzo obfite.

Ceny tranzito z Gdańska wagonowo: Castle-bay medium matties szylingów 60—80. Salected matties 80—90 sh. large matties 90—100 sh za dwie półbeczki Marka Stornoway 5 proc. na dwu półbeczkach tańsza. Shetland medium matties sh 45—50, Selected matties 53—58 sh, large matties 60—65 za dwie półbeczki. Trademark matties, czerwcowego solenia sh 43—44. Tendencja mocna. Dla norweskiego wiosennego śledzia (Vaarhering) pojawiło się większe zainteresowanie; idą one do południowych województw, oraz do Czechosłowacji; również z Sowietów jest tendencja zakupienia większych partyj śledzi a nawet śledzi jesiennych (Sloehering) z najbliższego połowu. Ceny na Vaarhering 1926 roku, — zależnie od wielkości, 20—22 sh; półbeczki są droższe o 3 szyling na dwuch półbeczkach. Tendencja mocna.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

10 lipca:
norw. par. Jotun 308 z Castlebay, 489/1 i 4220/2 beczek.

11 lipca:
norw. par. Agdir 155 z Peterhead. 1114/1 i 2247/2 beczek,
gd. par. Pregel 196 z Lerwicku, 1527/1 i 1742/2 beczek.

12 lipca:
norw. par. Henry 336 z Lerwicku, 2681/1 i 3349/2 beczek,
norw. par. Varild 351 z Fraserburgha, 2002/1 i 3017/2 beczek.

14 lipca:
norw. par. Jarl 256 z Stornoway, 655/1 i 4553/2 beczek.

Sprostowanie.

W numerze 26-ym „Żeglarza Polskiego“, w artykule „połowy ryby w czerwcu“, stronnica 22, wiersz 32 od góry czytać należy: „złowiono flader i pokrewnych skarpi (rhombus)“, a nie karpi jak mylnie zostało wydrukowane.

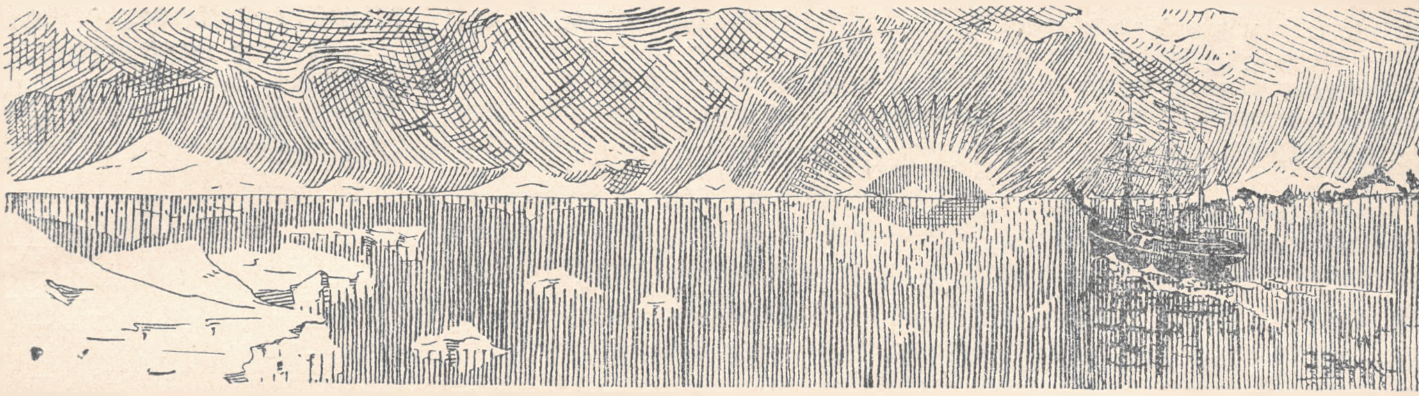
Żegluga wewnętrzna.

Rozbudowa portu w Tylży. W Prusach Wschodnich szykują się do magazynowania nad Niemnem w Tylży węgla niemieckiego, prawdopodobnie dla eksportu na Litwę. Skład węglowy będzie mścił 500.000 ton węgla, oraz zbudowany ma być 5-cio tonowy kran mostowy. Prócz tego powstać ma wielopiętrowy magazyn dla rozmaitych towarów. Roboty potrwać mają dwa lata. Wiadomość tę z niemieckiego źródła przyjąć należy z rezerwą, przypuszczalnie jednak ze strony niemieckiej będą czynione usiłowania techniczne dla ułatwienia eksportu na Litwę rozmaitych towarów, a nawet i węgla, chociaż jest prawdopodobne, ażeby na dłuższą metę Litwa mogła się zaopatrywać w węgiel niemiecki.

Nowy typ silnikowych statków rzecznych do przewozu piasku. Niedawno przeszły z Renu kanałem Ren—Marna do Paryża nowozbudowane statki rzeczne do przewozu piasku. Są to statki silnikowe zaopatrzone w motory spalinowe; zbudowane są w Moguncji na stoczni Christoph Ruthof. Przy wymiarach 38,5 metra na 5,05 i wysokości 2,20 m. mają one nośność 300 ton. Przy tych wymiarach są to statki uniwersalne, mogące kursować po wodach wewnętrznych rozmaitych krajów.

Silnik składa się z dwu motorów dwu-cylindrowych, mogących działać z

(dalszy ciąg: str. 229).



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

Nowe typy ożaglenia yachtowego.

Znany jest konserwatyzm w konstrukcji żagli, który pozwala znajdować obecne formy żagli na płaskorzeźbach z zamierzchłych czasów, oraz wykrywać uderzające podobieństwo ożaglenia u ludów cywilizowanych i u narodów na najniższem szczeblu rozwoju stojących, lecz mających wysoką kulturę drobnego żeglarstwa, jak np. Malajczycy wysp Sundajskich.

Jednak wciąż czynione są próby ku udoskonaleniu ożaglenia i niezależnie od takich radykalnych zmian jak zastosowanie rotorów, śrub powietrznych i t. p. nie będących już żaglami, przeprowadzane są radykalne zmiany w samych żaglach.

Jak wiadomo, w ostatniem 10-leciu rozwinął się typ ożaglenia t. zw. wysokiego, bez różca (gafli). Tyka rózca odchyla się zanadto w zacisze, przekrzywiając działającą powierzchnię żagli tak znacznie, że przy półwietrze i ciasn. wietrze żagiel nie może być należycie wyzyskany. Jedynie przy biegu z wiatrem rożcowe (gaflowe) żagle mają duże zalety, lecz dla yachtów nie tylko regatowych, lecz nawet podróżniczych ważniejszem jest wyzyskanie do ostatnich granic wiatrów ciaśniejszych. Z tychto przyczyn rozpowszechniło się ogromnie ożaglenie wysokie, które bądź przyciska żagiel w formie pionowej lub pałąkowatej tyki do masztu, bądź korzysta wyłącznie z masztu do rozwinięcia żagla, którego przednia krawędź rozpięta jest wzdłuż masztu aż do samego jego szczytu. Jednocześnie odbywa się proces poszerzania tylnej krawędzi żagla głównego w wysokiem ożagleniu, chociaż proces ten zaznaczył się już w żaglach rożcowych czworokątnych. Trójkątny żagiel „wysoki" w większej mierze potrzebuje poszerzenia i zabezpieczenia od szkodliwie działającego wydęcia połaci tylnej, aniżeli żagiel czworokątny. W ten sposób zrodziło się do usztywnienia powierzchni żagli początkowo w środkowej części tylnej krawędzi, później zaś przez cały żagiel w środkowej części, oraz w górnej części przy krawędzi tylnej przy pomocy wszytych prostopadle do krawędzi tylnej łat czyli deszczułek. Zaś żagiel o rozwiniętym systemie łat przypomina już nieco skrzydło nietoperza, łaty zaś stają się jakgdyby wtórnemi rejami lub tramami, chociaż znaczenie ich jeszcze jest znacznie mniejsze niż trzecin poprzecznych na żaglach wschodnioazjatyckich. Tam do końców trzecin poprzecznych uwiązane są linki, pękiem schodzącym się do sternika: są to wtórne chwyty (szkoty) przy pomocy których można nietylko lepiej rozdzielić siłę przy przekładaniu żagli, lecz również w zależności od kąta między kursem dżonki a wiatrem ustawiać odpowiednio również górne pasy żagla, paraliżując szkodliwe działanie odchylającej się przy żegludze z wiatrem stwarza się liczne i lepiej rozłożone oparcie dla całości żagla, odpowiadające działaniu rej i brasów poprzeczno - żaglowca.

Przy ożagleniu wysokiem podtrzymanie końców łat linkami nie może wchodzić w rachubę: żagiel jest zbyt wąski, przy silnym zaś wietrze troczony „patentowo", t. zn nawijaniem na tram, staje się jeszcze węższy i działaniem swym przypomina bieg z wiatrem pod samym wiązakiem (fokiem), przy czem przednia krawędź jest usztywniona nie wiązem (sztakiem) lecz masztem.

Obecnie przy dalszem udoskonalaniu ożaglenia wysokiego dążą do usunięcia działań szkodliwych po zacisznej stronie żagli. Wysokość żagli i przysunięcie do masztu dolnego przedniego rogu wiązaka (foka) dla lepszego jego działania przy ciasnym wietrze wywołały znane już przedtem, lecz niewystarczająco wytłumaczone zjawisko „niepokojenia" przy masztowej połaci głównego żagla. Zauważono, że płótno w pobliżu masztu wcześniej trzepotać zaczyna, a nawet się wydymać w odwrotnym kierunku, gdy podniesiony jest wiązak. Zjawisko polega na przerwaniu swobodnego przewiewu poza żaglem w jego zaciszu i naruszania przez to zjawisko ssania. Technika budowy aeroplanów, których górna powierzchnia „płaszczyzn" nośnych ma większe znaczenie niż dolna, gdyż od jej kształtu zależy zjawisko ssania, unoszące aeroplan do góry, dała również sporo wskazówek do konstrukcji nowych systemów żagli. W ten sposób rozwijano w ostatnim czasie w postaci wąskich wysokich żagli, jak gdyby 2 równoległe powierzchnie pionowo postawionego skrzydła dwupłatowca. W ostatnim czasie w Stanach Zjednoczonych posunięto się jeszcze dalej i zastosowano na nowo, już przy wysokiem ożagleniu 2 trójkątne żagle przed masztem, ażeby wykorzystać lepiej zjawisko działania wiatru na dwie równoległe powierzchnie, przedzielone szczeliną.

Wysokie ożaglenie daje możność takiego rozwiązania w wielkim stopniu gdyż maszt jest wysoki, przed masztem zaś wiele jest miejsca. Jeden ze sportowców żeglarstwa wyścigowego p. Curry poszedł jeszcze dalej i wprowadził t. zw. ożaglenie wiązakowe, czyli fokowe. Maszt jest kompletnie suchy i stoi na $\frac{1}{3}$ odległości od pawęży rufowej. Jest on tylko stojakiem do rozpięcia trzech wiązaków, z których tylny żagiel główny i, będąc nieco większy od dwu przednich, przesunął się ze swym wiązem (sztakiem) nieznacznie ku przodowi od osnowy masztu.

Obrazowo rzecz wyjaśniając można powiedzieć, że patrząc na łódź tego rodzaju z boku pod słońce, od strony którego będzie wiał wiatr, zobaczy się cień masztu rzucony na trzeci wiązak w ten sposób, że większa część jego powierzchni jeszcze się znajdzie po stronie rufowej masztu.

Wszystkie trzy wiązaki zresztą dość znacznie się przekrzywiają wzajemnie, punkty zaś burtowego założenia chwytów (szkotów) wszystkich trzech wiązaków znajdują się w rufowej części łodzi.

Sam konstruktor w następujący sposób charakteryzuje zalety ożaglenia wiązakowego:

Po pierwsze: podwójne działanie szczelinowe w połączeniu z przekrywaniem się stwarza znane zalety.

Po drugie: przez usunięcie żagla głównego i odsunięcie masztu nie ma wpływu na żaden z trzech żagli szkodliwe, rozdzierające prąd powietrza działanie masztu. Wszystkie trzy krawędzie przednie wiązaków wcinają się w niezamącone niczem otoczenie powietrzne. P. Curry określa straty powstałe przez obecność masztu przed krawędzią przednią żagla na 20—40%.

Po trzecie: wszystkie 3 krawędzie (ligi) dolne mają pożądane wygięcie. Jak wiadomo, tram żagla głównego wyciąga dolną część tego żagla na linję prostą, zmniejszając przez to znacznie parcie na żagiel. Co do ostatniego punktu wyrażonego przez p. Curry to ma on charakter dość sporny.

Zbyteczne jest dodawać, że wszystkie powyższe pomysły amerykańskie obliczone są na jazdę ciasnym wiatrem i przy wszystkich tych konstrukcjach bieg z wiatrem jest dość trudno należycie wykorzystać. Przystosowanie się do ciasnych wiatrów jest normalnym objawem rozwoju nowoczesnego ożaglenia, gdyż czy to przy regatach, czy to przy podróżach wraca się do punktu wyjścia, a więc ma się przeciętnie w połowie wiatr niekorzystny, a jak wiadomo wygrywa na czasie i przestrzeni najwięcej ten, kto wygrywa „na wietrze", do czego trzeba niezamąconego „zadzieraniem żagli" szybkiego biegu ciasnym wiatrem.

Dla nas na Bałtyku, na którym drogi dalsze prowadzą w linji łamanej, a przy tem z małym wyborem (najdogodniejsza droga ze względu na falę, prąd i znaki dojazdu ma ściśle określony kierunek), jaknajlepsze właściwości yachtu przy biegu **ciasnym wiatrem** są bardzo potrzebne. Dlatego warto zwrócić uwagę naszych konstruktorów i sportowców na zalety wysokiego ożaglenia podzielonego, a nawet wiązakowego, stosowanego dziś doświadczalnie w Ameryce.

J. Klejnot-Turski.

NOWOŚCI SPORTOWE.

W kajaku poprzez zatokę Fińską.

9 lipca około godziny 11 wieczór przybił do wyspy Kokszker po estońskiej stronie zatoki Fińskiej kajak, w którym się znajdował fiński sportowiec Norgren, który tegoż dnia rano wyjechał z Helsingforsu. Po przenocowaniu na wyspie o 5 rano następnego dnia wyruszył dalej i o pierwszej po południu zawinął do portu w Tallinnie. Podróż ta długości 45 mil morskich, w tem 20 mil otwartem morzem jest wznowieniem podróży kajakami poprzez zatokę Fińską wykonywanych 20 do 25 lat temu, jak ze strony fińskiej, tak też estońskiej. Wyruszenie kajakiem bez eskorty w podróż poprzez zatokę w każdym razie należy do śmiałych przedsięwzięć sportowych w naszych warunkach na Bałtyku.



Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — — — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — — — —

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu.

7 lipca: łot. par. Kaupo 1458 t. z Rotterdamu próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. Borghild 432 t z Kopenhagi próżny (Hartwig).

8 lipca: duń. par. Hafnia 1160 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Gota 674 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Naval 311 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

9 lipca: franc. par. Suffren 6955 t. z Le Havre z 676 pasażerami (Co Gen. Transatl.).

11 lipca: szw. par. Ragunda 975 t. z Londynu próżny (Pol. Ag. Morska), gdański par. F. G. Reinhold 707 t. z Randersu próżny (Reinhold), norw. par. Dea 1460 t. z Blyth próżny (Hartwig), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Katowice** 1108 t. z Rönneby próżny (Żegl Polska)

12. lipca: pol. hol. **Górnik** z licht. **Jurek** 634 t. z Gdańska próżne.

Na wyjściu:

6 lipca: duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska).

7 lipca: duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

8 lipca: niem. par. Spica 870 t. do Haderslevn z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Borghild 432 t. do Kopenhagi z węglem (Hartwig).

10 lipca: niem. par. Naval 311 t. do Sodertelje z węglem (Reinhold).

11 lipca: szw. par. Gota 674 t. do Landskrony z węglem (Pol. Ag. Morska).

Tczew.

Na wejściu:

14 lipca: pol. licht. Alek 361 t. i pol. licht. Bartek 373 t. z Aabenraa próżne (Wisła-Bałtyk).

16 lipca: pol. licht. Bronek 373 t. i pol. licht. Bolek 369 t. z Kopenhagi próżne (Wisła - Bałtyk).

17 lipca: pol. licht. Stefek 392 t. z Västeras próżny, niem. licht. D. W. 701 382 t. z Gdańska próżna (Wisła - Bałtyk).

19 lipca: pol. licht. Wacek 382 t. i pol. licht. Benek 369 t. z Trelleborga próżny (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu:

14 lipca: pol. licht. Edek 352 t. i pol. licht. Antek 370 t. do Sönderborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

15 lipca: pol licht. Felek 382 t. i pol. licht. Franek 382 t. do Malmö z węglem (Wisła-Bałtyk).

17 lipca: pol. licht. Alek 361 t. i pol. licht. Bartek 373 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

19 lipca: pol. licht. Bronek 373 t. i pol. licht. Bolek 369 t. do Faaborga z węglem (Wisła-Bałtyk), pol. licht. Stefek 392 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

Gdańsk.

Na wyjściu.

9 lipca: ang. par. Therese 607 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), norw. par. Anversoise 2500 t. z bunkrowania (Bestmann), szw. par. Rurik 253 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg). niem. mot. Hermann Boonekamp 582 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Moland do Klinkshamnu z węglem (Artus), norw. par. Roald Jarl do Prestonu z drzewem i celulozą (Behnke i Sieg), szw. par. Robur 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.),niem. par. Doris do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff).

Na wejściu.

10 lipca: duń. par. Elsborg 954 t. z Królewca próżny (Bergenske, b. port ces.), par. Brisk z Oslo próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), ang. par. Sorie 282 t. z Middlesbrough ze smołą (Danz. Schiff. K., kan. port.), niem. par. Spitzberg 154 t z Królewca próżny (Reinhold, kan. port.), niem. żagl. z mot. Regina 106 t. z Fredrikshavnu z żelastwem (Bergenske, Westerplatte), ang. par. Majorca 589 t. z Nakskov próżny (Reinhold, kan. port.), duń. par. Bretland 1135 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), norw. par. Jotun z Castleby ze śledziami (Behnke i Sieg), niem. par. Siegfried 330 t. z Szczecina z towarem (Prowe), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

10 lipca: duń. par. Enigheden 406 t. do Domsjö próżny (Reinhold), niem. par. Reval 575 t. do Sztokholmu z węglem (Lenczat), szw. par. Jan do Malmö z węglem (Prowe), duń. par. Olga 463 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Gratia do Leningradu próżny (Schenker), duń. draga Suomi do Tarnborga (Reinhold).

10 lipca: fiński par. Mercator 2695 t. do Rio de Janeiro z towarem (Bergenske), norw. par. Ara 557 t. do Malmö z towarem (Bergenske), szw. par. Pan 526 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Astrid 660 t. do Husum z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Gunnar 714 t. do Uddevalli z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

11 lipca: duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Ganswindt), szw. par. Garm 606 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Aegir z Peterhead ze śledziami (Reinhold), niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Danevirke z Londynu próżny (Shaw, Lovell), gdański par. Pregel 196 t. z Lerwiku ze śledziami (Behnke i Sieg), niemiecki par. Veronia z Bremy z towarem (Wolff), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell), duń. par. Broholm 781 t. z Aalborga z towarem (Reinhold).

11 lipca: duń. par. Hans Broge 1235 t. próżny (Warta), norw. par. Sita 371 t. z Oslo próżny (Benhke i Sieg, Alldag), niem. żagl. z mot. Stima (Westerpl.), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Anneliese 419 t. z Rotterdamu z towarem (Voigt, wolna strefa). niem. żagl. z mot. Stina z Lerwicku z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. F. W. Fischer 601 t. z Le Havre próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), holend. par. Drechtstrom 942 t. z Hamburga próżny (Reinhold, Westerpl.). szw. par. Oddevod 663 t. z Västeras z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa).

Na wyjściu.

11 lipca: gdański par. Balticum 364 t. do Simrishamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Rival 353 t. do Thistedu z węglem (Reinhold), łot. par. Viesturs 338 t. do Koldingu z węglem (Artus), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. do Kjerteminde z węglem (Reinhold). duń. par. Svanholm 764 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), duń. mot. Virginia 364 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Cyrille Daniels 839 t. do Tynedo u z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Kullen 294 t. do Ahus z węglem (Wolff), niem. par. Fricka 1583 t. do Gandawy z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

12 lipca: szw. par. Mansurian 605 t. z Hamburga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.) duń. par. Svawa 697 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold, kan. port.), ang. par. Ambleside 506 t. z Odense próżny (Wolff, Westerpl.), szw. hol. Frej z licht. Menja 573 t. z Norrköpingu z rudą (Behnke i Sieg, Wisłoujście), gdański hol. Ernst 58 t. z Fredrikshavnu próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Emily 1254 t. z Amsterdamu próżny (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. Maggie 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, b. port ces.), ang. par. Murries 981 t. z Ostendy próżny (Voigt, Bergford, Stromdeich), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. ze Słupska próżny (Voigt, kan. port.), holend. par. Strabo 321 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, spichlerz Baltic), szw. par. Billerud 118 t. z Karrebaksminde próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), grecki par. Psara 1855 t. z Lubeki próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Irene 165 t. z Uddevalli z żelastwem (Bergenske), kan. port.), szw. par. Freja 710 t. z Ostendy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Pallas z Londynu próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. licht. Fenja 573 t. z Norrköpingu z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), hiszpański par. Mar Tirreno 1896. t. z Newcastle próżny (Voigt, kan. port.), szw. par. Ragnar 430 t. z Aalborga próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), gdańskie licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. z Fredrikshavnu próżne (Behnke i Sieg, wolna strefa), norw. par. Henry 336 t. z Lerwicku ze śledziami (Reinhold, kan. port.), szw. żagl. z mot. (Ganswindt), szw. par. A. K. Fernström 433 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Olaf Maersk 1146 t. z Dunkerki z szynami kolejowemi (Behnke i Sieg), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Bernhard Blumenfeld 1675 t. z Ymuiden próżny (Voigt), szw. par. Gusten (353 t. z Trelleborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par Fortunatus 798 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Varild z Fraserbourgh ze śledziami.

Na wyjściu.

12 lipca: szw. par. Osrit 781 t. do Helsingborga z węglem (Artus), est. par. Jerwamaa 786 t. do Tallinnu z węglem (Befr. Gesch.), duń. mot. Maagen 97 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), szw. par. Divona do Rouen z węglem (Morry), duń. par. Magnus 781 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold, duń. żagl. z mot. Uranus 56 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Faxö z węglem (Bergenske), niem. par. Carl 166 t. do Kłajpedy próżny (Prove), austr. motorówka Hai 68 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bertram), niem. par. Veronia 343 t. do Rygi z towarem (Wolff), szw. par. Juno 620 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Siegfried 330 t. do Lipawy z towarem (Prove), szw. par. Garm 606 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), niem żagl. z mot. Waldemar Tornoe do Sztokholmu z węglem (Bergenske), szw. par. Iris 196 t. do Helsinforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Victoria 1160 t. do Horsensu z węglem (Reinhold), niem. par. Anneliese 419 t. do Helsingforsu z towarem (Voigt), duń. par. Berta 441 t. do Southamptonu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Helios 925 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

13 lipca: szw. żagl. z mot. Alice 73 t. z Göteborga z żelastwem (Thor Hals, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Capella 67 t. z Kjöge próżny (Bergenske, śpichrz Baltic), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Soeborg 1194 t. z Trondhjem z rudą żelazną (Schenker, wolna strefa), niem par. Käthe Grammersdorf 303 t. z Newhaven z żelastwem (Artus), niem. par. Viktorja Köpke 202 t. z Królewca próżny (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Helmond 581 t. z Grangemouth z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hallsta III. 473 t. z Stralsundu próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Hagen 1002 t z Szczecina próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Mina Cords 551 t. z Vejle próżny (Prove), franc. par. Chateau Yquem 1290 t. z Bordeaux z towarem (Worms), niem. żagl. z mot. Fürst Franz zu Puttbus 63 t. z Saśnic z kredą (Bergenske), łot. par. Skouts 132 8t. z Calais próżny (Scand. Levante), szw. par. Valkyrien z Antwerpji próżny (Reinhold), ang. par. Gripfast z Kjöge próżny (Voigt).

Na wyjściu:

13 lipca: duń. żagl. z mot. Ella 560 t. do Szczecina z owsem (Ganswindt), szw. par. Nedjan 334 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.). norw. par. Oxö 107 t. do Gefle z węglem (Reinhold), gdański par. Mottlau 430 t. do Delfzylu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Kastor 53 t. do Korsöru z rurami (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Emma Windig 56 t. do Mäntyluoto z cementem (Bergenske), niem. par. Spitzberg 154 t. do Lubeki z drzewem (Reinhold), niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z cementem i towarem (Reinhold), szw. par. Billerud 118 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltriger 658 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Ingegerd 60 t. do Frederikstadu

z węglem (Ganswindt), niem. par. Aeolus 356 t. do Talinnu z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Trio 823 t. do Trelleborga z węglem (Bergenske) norw. par. Lita 371 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Hans Tavsen 1093 t. do Gefle z węglem (Artus), szw. par. Disa 430 t. do Nyköpingu z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu.

14 lipca: szw. par. Daland z Koldingu próżny (Scand. Levante), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Oddesund 719 t. z Belfastu z żelastwem (Hartwig), niem. par. August Cords 745 t. z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), uorw. par. Jarl 256 t. z Stornoway ze śledźmi (Reinhold), niem. par. Pallas z Rotterdamu z towarem (Wolff).

14 lipca: niem. par. Wismar 583 t. z Fortsmouth z żelastwem (Bleihof, kan. port.), niem par. Industria 1277 t. z Koppersvikshamnu z żelastwem (Schenker, wolna strefa), niem. par. Sieglinde 1080 t. z Szczecina próżny (Danz. Schiff. K., basen Holmu), niem. par. Spica 869 t. z Haderslevn próżny (Artus, Westerpl.), niem. hol. Schulau ze Słupska próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Leonard 423 t. z Królewca próżny (Ick, Wisłoujście), fiński mot. cyst. Margareta 260 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Paltoil).

Na wyjściu.

14 lipca: duń. par. Bretland 1235 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), ang. par. Ambleside 506 t. do Hernösandu z węglem (Wolff), duń. par. Gautakir 674 t. do Hull z drzewem (Shaw, Lovell), niem. żagl. z mot. Mathilde 83 t. do Gefle z cementem (Bergenske), duń. par. Elsborg 954 t. do Hull z drzewem (Bergenske), franc. par. Martine 1517 t. do Bordeaux z węglem (Morry), gdański par. Prosper 110 t. do Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Gandawy z drzewem (Reinhold), gdański par. Peter von Danzig 492 t. do Westhartle poolu z drzewem (Reinhold), norw. par. Vera 567 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Taarnborg 772 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), duń. par. Danefeld 723 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par Gustaw 353 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg)

Na wejściu.

15 lipca: duń. par. Borghild 431 t z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., Westerplatte), duń. par. Vendia 627 t. z Gjedseru próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Karlsholm 2165 t z Malmö z częściowym ład. tytoniu (Scand. Levante L., wolna strefa), niem. par Venetia 507 t. ze Słupska próżny (Bergenske, b. port ces.), szw. par. Vira 252 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand., Alldag.), szw. par. Themos 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske), szw. par. Drottningholm 6596 t. z Wisby z pasażerami (Scand. Levante Line, b. skład węgla marynarki), norw. par. Bera z Lubeki próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. Ardenia 1959 t. z Delfzylu próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), szw. par. Carrie 739 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, Westerpl.), ang. par. Baltriger 658 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., kan. port), gdański par. Echo 555 t. z Liverpoolu z rudą żelazną (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. żagl. z mot. Antje 112 t. z Dzierzłowa próżny (Bergenske, kolej nadw.), grecki par. George K. Saliaris 2279 t. z St. John z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Oceania 716 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd, wolny port.), gdański par. Balticum 364 t. z Simrishamnu próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Lexa 503 t. z Veyle próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), polski par. Warta 1698 t. z Bony z fosfatem (Warta, Wisłoujście). szw. par. Svenske 262 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. par. Gol 563 t. z Heysamnu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), fiński par. Equator 2652 z Kotki z częściowym ładunkiem papieru (Bergenske, kolej nadw.), polski hol. Tyran z licht. Janek 634 t. z Göteborga próżne (Wisła-Bałtyk, Westerpl.).

Na wyjściu.

15 lipca: szw. hol. Frey z licht. Kelsö 813 t. z Oxelösundu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Ragnar 430 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), gdański hol. Ernst 58 t. z gdańskiemi licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. do Aabenraa z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Emily 928 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), norw. par. Henry 336 t. do Halmstadu próżny (Reinhold), duń par. Faro 720 t. do Tallinu próżny (Behnke i Sieg), ang par. Kolpino 1465 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), norw. par. Brisk 885 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand), niem. par. Leonhard 429 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Aegir 155 t. do Port Madok z drzewem (Lenczat), niem. hol. Schulau do Wyborga próżny (Voigt), szw. par. Karlsholm 2165 t. do Norrköpingu z towarem (Scand. Levante L.), ang. par. Majorca 589 t. do Banessu z drzewem (Reinhold), niem. par. Pallas 370 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Lothar 257 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltriger 658 t do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), fiński par. Alexa 371 t. do Trangsundu z towarem (Lenczat).

Na wejściu.

16 lipca: szw. par. Baltica 162 t. z żelastwem (Wolff, Westerpl.), duń. par. Ingeborg S. 710 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Wisłoujście), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu próżny (Ellerman i Wilson), duń. żagl. z mot. Charlotte 56 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt, Baltoil, Wisłoujście), niemiecki parowiec St. Lorenz 343 t. z Lubeki próżny z towarem (Lenczat), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand, Westerpl.), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), franc. par. Nantes 1724 t. z Souzy z fosfatem (Warta, kolej nadw.), norw. par. Bomma 461 t. z Friedrichshald z kamieniami i towarem (Bergenske), duń. par. Marie 855 t. z Londynu próżny (Reinhold, Westerpl.), amer. par. Flour Spar 396 t. z Fernandino z fosfatem (Warta, wolny port), ang. par. Minorca 534 t. z Królewca (Reinhold), ang. par. Carterside z Bandholmu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Falk z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Fingal 196 t. z Kristinehamnu próżny (Behnke i Sieg), duń. mot. Virginia 289 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Quaysider z Peterhaed ze śledziami (Reinhold).

Na wyjściu:

16 lipca: niem. par. Maggie 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Pallas 538 t. do Rygi z węglem (Reinhold), ang. par. Primo 771 t. do Hull z drzewem (Voigt), niem. par. Ahrens 538 t. do Goole z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Knud 717 t. do Windawy próżny (Shipco), duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Bernhard Blumenfeld 1675 t. do Sztokholmu z węglem (Voigt), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), fiński mot. cyst. Margareta 260 t. do Abo z naftą i smarami (Behnke i Sieg), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Ganswindt), szw. par. Waltyrian 707 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Freya 711 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Capella 67 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske), szw. par. Drottningholm 6596 t. do Lubeki z pasażerami (Scand. Levante L.) niem par. Victoria Köpke 202 t. do Rönne z węglem (Ganswindt), gdański par. Pregel 196 t. do Odense z węglem (Behnke i Sieg), norw. parowiec Warild 351 t. do Lipawy z resztą ładunku śledzi (Reinhold), niem. par. Warild 351 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), duń. par. Sölteborg 1194 t. do Leningradu próżny (Schenker), niem. par. Phöbus 362 t. do Rotterdamu z drzewem (Wolff), niem. mot. Adele do Hernösandu z koksem (Bergenske). niem. par. Flosshilde 563 t. z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Daland 1300 t. do Konstantynopola z towarem (Scand. Levante L.), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Wira 315 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), hol. par. Strabo 321 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Fortunatus do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt).

Na wejściu:

17 lipca: niem. żagl. z mot. Hans 180 t. z Kopenhagi z ryżem, niem. par. Dalelfen z Kilonii próżny (Morry), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. z Holtenau próżny (Scharenberg), duń. par. Dagmar 488 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), norw. mot. Fortugas z towarem (Bergenske), ang. par. Bengore Head 1572 t. z Belfastu próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Zeus z licht. Werra 649 t. i Wulksfelde 619 t. z Nakskov i Holtenau próżne (Voigt), szw. żagl. z mot. Ransaeter 146 t z Greifswaldu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Tiber 823 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold), szw. par. Pan 658 t. z Sztokholmu próżny (Wolff), gdański par. Etzel 593 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Kul z Szczecina próżny (Polsko-Skand.).

18 lipca: szw. par. Vernandi 225 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), gdański par. Hammonia 658 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Sven 196 t. z Malmö z towarem (Reinhold), duń. par. Estonia 3920 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Riga 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem. par. Siegmund 1084 t. z Szczecina próżny (Voigt), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), fiński par. Aegir z Helsinforsu z towarem (Bornhold), szw. par. Karin 197 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals).

Na wyjściu.

17 lipca: szw. par. Oddevold 664 t do Västeras z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Käthe Grammersdorf do Trangsundu próżny (Artus), niem. par. Oceana 716 t. do Tallinu z towarem (Nordd. Lloyd), holend. par. Drechtstrom do Rygi z towarem (Reinhold), norw. par. Jotun 308 t. do Lowestoftu z drzewem (Behnke i Sieg).

18 lipca: szw. par. A. K. Fernström 433 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), gdański par. Balticum 364 t. do Somroshamnu z węglem (Behnke i Sieg).

osobna i mających siłę 50 KM. każdy. Pracują one na ropale: tanki dla paliwa znajdują się w przedziale maszynowym i pomieszczając kilka ton paliwa, pozwalają na dłuższe podróże bez zasilania niem.

Statek ma dwie śruby na osobnych wałach, 4-0 skrzydłowe typu holenderskiego, o średnicy około 80 80 cm. Są one ochraniane przez pręty ramy z boku i z tyłu. Obracają się z szybkością od 60—430 obrotów na minutę, normalnie zaś z szybkością 320 obrotów na minutę. Podział pomieszczeń jest następujący: szyper zamieszkuje przednią część statku, środek na długości 26 metrów zajmuje ładowania, mająca boczne pochyłości dla ułatwienia sypania do niej z 2 mechanicznych urządzeń piasku, rudy lub węgla, dalej ku rufie znajduje się przedział maszynowy, następnie pomieszczenia mechanika i chłopca okrętowego; dalej w rufie jest jeszcze tank balastowy, który napełnia się, gdy statek jest próżny, ażeby dać potrzebne zanurzenie śrubom.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

NIEMCY.

Ciekawa konstrukcja w porcie szczecińskim. Obecnie w budowie jest w porcie szczecińskim na brzegu zachodniego basenu bardzo ciekawy magazyn-śpichrz, który ma 5 pięter i łączy w sobie właściwości szopy dla ładunków i śpichrza zbożowego. Przyczyny, które spowodowały budowę tego rodzaju gmachu, łączącego szopę składowa z przechowywaniem zboża, były następujące: w porcie szczecińskim fundamenty gmachów muszą być zakładane na kosztownym systemie palów, wobec czego ze względów oszczędnościowych połączono dwa gmachy w jeden. Jednocześnie w miejscu tem zachodzi potrzeba przeładowania i sortowania towarów, które długo pozostają na składzie nieoclone (miejsce budowy nowego magazynu znajduje się w strefie wolnej).

W nowym magazynie parter i piętro przeznaczone są do bezpośredniego przładunku i sortowania, piwnice zaś i też górne piętra służyć mają do dłuższego przechowywania na składzie, w tej liczbie również zboża w workach.

Do przeładunku służą krany półportalowe w liczbie ośmiu po 2,5 ton nośności. Stana one po stronie basenu, obsługując parter i pierwsze piętro. Takież krany osbługiwać będą stronę ladowa magazynu ażeby uniezależnić obsługę 3-ch górnych pięter. Na dachu zmontowane będą 3 ruchome krany mostowe po których poruszać się będą krany obrotowe o nośności 2-u ton. Będą one obsługiwać również ramp, znajdująca się po lądowej stronie, poza trzema torami. Wysięg kranu mostowego poza krawędź muru po stronie morskiej i lądowej wynosić będzie 17 metrów, co pozwoli na bezpośrednią obsługę temi kranami jak środka okrętu, tak też rampy po lądowej stronie. Konstrukcja tego rodzaju jest dość nowa w Niemczech. W Antwerpji Entrepot Royal jest wzorem dawno istniejącym wielopiętrowego magazynu tranzytowego. W magazynie szczecińskim uwzględnione będą najnowsze zdobycze techniki przeładunkowej przy pomocy kranów dwojakiego typu, wobec czego budowa jego wzbudza szczególne zainteresowanie.

Wyspa Helgoland na prawach wolnego portu. Wyspa Helgoland jest ogłoszona jako Zollausschlussgebiet, czyli wyłączona jest z obszaru celnego Niemiec. Towary wwożone na wyspę z zagranicy zwolnione są od cła importowego. Jedynie wyroby wyskokowe podlegają opłatom ogólnym dla całych Niemiec.

NIEMCY.

O nowa taryfę płac. Związki marynarzy w Hamburgu wypowiedziały armatorom niemieckim zbiorowy kontrakt z datą 30 września br.

Obniżenie opłat w kanale kilońskim. Zarząd kanału kilońskiego ogłasza, iż dla statków wyłącznie przewożących pasażerów i przechodzących kanałem na całej jego długości opłaty kanałowe zniżone zostają o 50 proc. w stosunku do normalnej taryfy. Zarządzenie to ma na celu sprzyjanie przejścia przez kanał statków wycieczkowych. Jak wiadomo statki wycieczkowe, przeważnie angielskie i amerykańskie, są znacznych wymiarów i dają dobre opłaty, z innej strony mogą one układać swą marszrutę okrężną z łatwym ominięciem kanału. Zniżenie opłat zapobiega więc unikaniu przez te statki kosztownego przejśca kanałem.

ŁOTWA.

Powiększenie floty łotewskiej. Państwowy bank hipoteczny udzielił poszczególnym armatorom pożyczek na zakup okrętów w wysokości 360 000 latów. Grupa łotewskich marynarzy otrzymała 60 000 latów, armator Danneberg 60 000 latów, towarzystwo windawskie Jura 80 000 latów, armator P. Danneberg i Co nabył zagranicą parowiec 5 000 ton, który nazwany został „Konsul P. Danneberg" i otrzymał już załogę łotewską.

TURCJA.

Upadek ruchu handlowego Konstantynopola. W teraźniejszej Turcji, a w szczególności w Konstantynopolu życie handlowe pulsuje o wiele słabiej niż nawet w pierwszym okresie po wojnie. Widać to naprzykład z ruchu osobowego Konstantynopola, gdzie przewieziono statkami w roku 1917. — 300 000 osób, w roku 1925 — 39 819 osób. w roku 1926 — 28 845. Wobec zatargu z władzami i znanego procesu oficera pokładowego parowca „Lotus" Messageries Maritimes zlikwidowało od tygodnia wszystkie swoje agencje w Turcji. Jak wiadomo również sprawa monopolu tytoniowego wydzierżawionego przez polską grupę przyniosła wielkie rozczarowanie i Turcy zerwali kontrakt. Niewątpliwie warunki mogą się zmienić, lecz obecnie nie są one normalne dla prowadzenia ożywionych stosunków handlowych.

HISZPANJA.

Stocznie hiszpańskie będą budować wielkie okręty. Gabinet ministrów w Madrycie zadecydował budowę, wyłącznie na stoczniach hiszpańskich, statków dla ruchu transatlantyckiego o o wyporności 10 000—35 000 ton.

IRLANDJA.

Obniżenie opłat portowych. W Irlandji występują w ostatnim czasie usiłowania przyciągnięcia do portów większej ilości regularnych linij. Port Dublin obniżył od 1 czerwca wszystkie opłaty za tonaż.

BELGJA.

Eksploatacja pływających elewatorów dla zboża w Antwerpji. W Antwerpji jest 20 pływających elewatorów należących do miasta. Wobec stałego eksportu niektórych gatunków zboża drogą morską z Polski, oraz możliwości zaprowadzenia podobnych elewatorów w naszych portach, warto jest zaznajomić się z opłatami za użycie tego rodzaju elewatorów, wędrujących od statku do statku (szczegółowy opis takich elewatorów patrz Żeglarz Polski 1926 rok nr. 13).

Od 1 lipca br. za tonę przeładowanego towaru pobiera się 5 franków belgijskich (przedtem 4,50); zniżki istnieją dla tych dzierżawców, którzy używają pływających elewatorów więcej niż przez 8 godzin na dobę, płacą oni zaczynając od 9-ej godziny o 1 frank na tonę dostarczonego towaru mniej, przy warunku, że w pierwszych 8-iu godzinach przeładowano po cenie 5 franków conajmniej 800 ton na jeden elewator. Z innej strony dzierżawca opłaca po 8-io godzinnej pracy personel miejski według taryfy w porcie obowiązującej. Jednocześnie skreślone są wszelkie dodatkowe opłaty, oraz zwalnia się dzierżawców od odpowiedzialności za ryzyko przy stosowaniu elewatorów na redzie. Nadal jednak koszta holowania elewatorów ponosi dzierżawiący je.

Nowa Komisja izby handlowej Antwerpji. Władze miejskie i izba handlowa uznały za nieodzowne stworzenie komisji do udoskonalenia środków pomocniczych portu Antwerpji do przeładowania towarów ich składowania, udoskonalenia służby portowej itd. Na cel ten potrzeba 100 000 000 franków belgijskich. Nowa komisja będzie się składała z 5-ciu członków właściwej komisji, prowadzących biurowość i obieralnych co pewien czas, a prócz tego z 14-u członków należących do sekcyj specjalnych; mandat tych członków będzie trwał przez cały czas istnienia komisji. Z tych członków dwu będzie prowadziło sekcję drzewa, dwu sekcję zbóż, dwu sekcję węgla, dwu sekcję ekspedytorów, dwu skcję morską, dwu sekcję rud i minerałów, jeden sekcję żeglugi wewnętrznej, jeden sekcję przewozów belgijsko-reńskich drogą rzeczną.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w czerwcu. W czerwcu roku 1927 zawinęły do portu Antwerpji 933 statki morskie o łącznej ładowności 2 008 952 t. r. netto w tem 919 parowców (2 005 992 ton) i 14 żaglowców (2 960 ton).

W tymże miesiącu roku 1926-go cyfry te przedstawiały się następująco: 1 001 statków (2 032 955 ton) w tem 11 żaglowców (1 180 ton).

W sześciu pierwszych miesiącach roku 1927-go ruch wyrażał się liczbą 5 692 statków o ł. ład. 11 536 429 ton, w tem 61 żaglowców o ł. ład. 23 583 t. w stosunku do pierwszego półrocza roku 1926-go ruch wzrósł o 487 statków i 762 667 ton. Średni tonaż statku na wejściu w czerwcu wynosił 2 153 ton.

Wśród statków na wejściu było angielskich 411, niemieckich 159, belgijskich 77, holenderskich 55, francuskich 54, norweskich 49, duńskich 34, szweckich 27, amerykańskich 15, fińskich 11, włoskich 10, japońskich 8, greckich 6, brazylijskich 4, łotewskich, portugalskich i gdańskich po 3, polskich, jugosłowiańskich, sowieckich po 1.

Wznowienie walki w niebieską wstęgę oceanu.

Przedwojenna walka o rekord szybkości wielkich statków transatlantyckich, która się rozgrywała pomiędzy Anglją i Niemcami, kosztem silnych lub ukrytych subwencyj rządów, jak się zdaje, wkrótce się odrodzi, z nowymi uczestnikami. Coprawda Anglja trzyma poprzednie rekordy, jednakże w Niemczech, a szczególnie we Włoszech szykują się do pobicia wszystkich poprzednich rekordów. Istnieje przypuszczenie, iż dwa budujące się parowce turbinowe Norddeutscher Lloyd będą mogły dać szybkość 27,5 węzła. O wiele jednak dalej idą Włosi, którzy budują dwa 40 000 tonowe olbrzymy Rex i Duce, które osiągnąć mają fantastyczną szybkość 40 węzłów. Szczegóły poruszania tych statków trzymane są w tajemnicy, jednak pewne dane już się ujawniły i możemy je zakomunikować naszym czytelnikom.

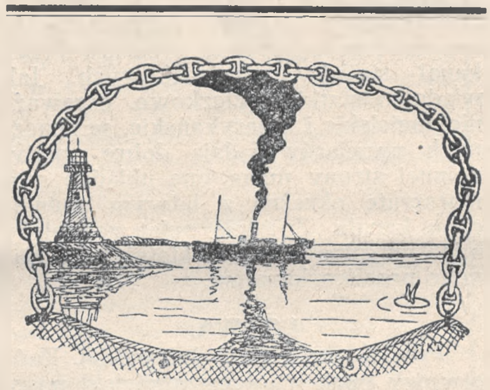
Konstruktorem maszyn jest inżynier neapolitański de Meo, system poruszania zastosowany przez niego został już wypróbowany i powagi włoskie znalazły, iż można go zastosować odrazu do tak wielkich okrętów. Osobliwością będzie nie silnik, który będzie zapewno turbo-elektryczny, lecz śruba pędna nowego systemu. Miejsce, gdzie będą umieszczone części pędzące, działające na wodę, będzie się znajdować nie z tyłu okrętu, lecz w środku, pod jego dnem.

Oba statki kursować będą na linji Neapel—Nowy Jork. Dla Włoch ogromne znaczenie ma bezpośrednia szybka komunikacja z Ameryki do Włoch dla przyciągnięcia ruchu podróżnych. Z oświadczeń Mussoliniego wynika, iż celem właściwym jest utrzymanie komunikacji z szybkością przebiegu Ameryka—Włochy w 4 doby, do czego potrzeba szybkości 38 mil na godzinę, gdy tymczasem, jak twierdzą koła włoskie, motory zapewnią nowym statkom szybkość 42 mile na godzinę.

Koszta każdego ze statków wyniosą przeszło 200 000 000 lir. Ostatni pasażerski parowiec transatlantycki Włoch „Roma“ kosztował 170 000 000 lir.

Jeden z nowych statków budować będzie Ansaldo, drugi zaś Monfalcone w Trieście. Eksploatować statki będzie konsorcjum transatlantyckie towarzystw włoskich. Pasażerów statki będą brały po 2 000.

Od czasu budowy 40 lat temu olbrzymów wojennych Re Umberto i Italja wiemy, iż Włochy zdolne są do nagłego wysunięcia zupełnie nowego typu wielkich okrętów, jednak tego rodzaju niespodziane kroki nie przynoszą pełnych owoców i z tego punktu widzenia traktować musimy nowe jednostki włoskie będące zresztą tylko w początkach budowy. Zapowiedź budowy tak wielkich i szybkich jednostek ma niewątpliwie w pierwszym rzędzie moralno-polityczne znaczenie. Jeśli eksperyment się uda, korzyść będzie podwójna nietylko dla Włoch, lecz dla całej Europy, sądzić jednak należy, że realne statki wybudowane będą odbiegać dość znacznie od wytkniętego ideału.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

14 lipca:
gd. par. F. G. Reinhold 707 t. do Nyköpingu,
duń. par. Skinfaxe 1014 do Göteborga.

15 lipca:
szw. par. Ragunda 975 do Klagshamnu,
pol. licht. **Jurek** 635 do Graasten.

16 lipca:
szw. par. Aegir 754 do Kalmaru,
niem. par. Rita Larsen 349 do Lipawy.

17 lipca:
duń. par. Olga 463 do Gravensteinu.

18 lipca:
norw. par. Dea 1460 do Gandawy,
pol. par. **Katowice** 1108 do Malmö.

19 lipca:
niem. par. Nordmark 569 do Pargasu,
pol. par. **Kraków** 1122 do Norrköpingu,
łot. par. Kurland 429 do Holbäk.

Statki powyższe wywiozły łącznie 23.527 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

14 lipca:
pol. licht. **Edek** 352 i
pol. licht **Antek** 370 do Sönderborga.

15 lipca:
pol. licht. **Felek** 382 i
pol. licht. **Franek** 382 do Malmö.

17 lipca:
pol. licht. **Alek** 361 i
pol. licht. **Bartek** 373 do Sztokholmu.

19 lipca:
pol. licht. **Bronek** 373 i
pol. licht. **Bolek** 369 do Faaborga,
pol. lcht. **Stefek** 392 i
niem. licht. D. W. 701 382 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 6400 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

12 lipca:
szw. par. Osrit 781 do Helsingborga,
est. par. Jervamaa 786 do Tallinu,
duń. mot. Maagen 97 do Landskrony,
szw. par. Divona 756 do Rouen.
duń. żagl. z mot. Uranus 56 do Trelleborga,
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxe,
szw. par. Juno 620 do Göteborga,
niem. par. Siegfried 329 do Lipawy,
szw. par. Garm 606 do Sundsvallu,
niem. żagl. z mot. W. Torsö 192 do Sztokholmu,
duń. par. Viktoria 1160 do Horsensu,
szw. par. Helios 927 do Sztokholmu.

13 lipca:
duń. par. H. Tavsen 1093 do Gefle,
szw. par. Disa 94 do Nyköpingu,
szw. par. Nedjan 334 do Göteborga,
norw. par. Oksoe 107 do Gefle,
szw. par. Billerud 118 do Sztokholmu,
szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 do Friedrikstadu,
szw. par. Trio 832 do Trelleborga,
norw. par. Lita 371 do Gefle.
duń. par. Bretland 1235 do Aarhus,
ang. par. Ambleside 506 do Höresundu,
fr. par. Martine 1517 do Bordeaux,
szw. par. Gustav 353 do Malmö.

15 lipca:
szw. licht. Kelsö 813 do Oxelösundu,
szw. par. Ragnar 430 do Sztokholmu,
gd. licht. Danzig I 579 i
gd. licht. Danzig II 596 do Aabenraa,
szw. par. Emili 928 do
norw. par. Brisk 885 do Sundsvallu.

16 lipca:
niem. par. Pallas 538 do Rygi,
duń. par. Dania 1390 do Kopenhagi,
niem. par. B. Blumenfeld 1675 do Sztokholmu,
szw. par. Waltyrian 707 do Sztokholmu,
szw. par. Freya 711 do Ystadu.

niem. par. Viktoria Köpke 202 do Rönne,
gd. par. Pregel 196 do Odense,
niem. par. Konsul Cords 552 do Norrköpingu,
szw. par. Wira 252 do Kalmaru,
szw. par. Fortunatus 799 do Aarhus.
17 lipca:
szw. par. Oddevold 664 do Västeras.
18 lipca:
szw. par. A. K. Fernström 433 do Karlshamnu,
gd. par. Baltikum 364 do Simrishamnu,
duń. par. Vendia 627 do Kopenhagi,
niem. par. Minna Cords 551 do Kopenhagi.
19 lipca:
łot. par. Skauts 1328 do Rygi.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

12 lipca:
duń. par. Magnus 781 do Bordeaux,
duń. par. Berta 451 do Southamptonu,
13 lipca:
gd. par. Mottlau 430 do Delfzylu,
niem. por. Spitzberg 154 do Lubeki,
14 lipca:
duń. par. Gautakir 674 do Hullu,
duń. par. Elsborg 945 do Hullu,
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 do Gandawy,
gd. par. Peter von Danzig 492 do Westhartlepoolu,
norw. par. Vera 567 do Kardyfu,
duń. par. Tarnborg 772 do Londynu,
duń. par. Danefeld 723 do Londynu.
15 lipca:
norw. par. Agdir 155 do Port Madok,
ang. par. Majorca 589 do Bo'ness,
16 lipca:
ang. par. Primo 771 do Hullu,
niem. par. John Ahrens 538 do Goole,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
niem. par. Phöbus 362 do Rotterdamu,
niem. par. Flosshilde 563 do Londynu,
niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Antwerpii.
17 lipca:
norw. par. Jotun 308 do Lowestoftu.
18 lipca:
duń. par. Svava 697 do Londynu,
niem. par. F. W. Fischer 601 do Kardyfu.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

12 lipca:
szw. par. Irene 165 z Uddevalli,
szw. żagl. z mot. Iris z Dunkerki,
duń. par. Olaf Maersk 1145 z Dunkerki,
13 lipca:
szw. żagl. z mot. Alice 73 z Göteborga,
niem. par. Käte Gramersdorf 303 z Newhaven.
14 lipca:
duń. par. Oddesund 719 z Belfastu,
niem. par. August Cords 745 z Londynu,
niem. par. Wismar 583 z Portsmouth,
niem. par. Industria 1278 z Koppers-wikshamnu.
15 lipca:
szw. żagl. z mot. Immanuel 50 z Oslo,
norw. par. Gol. 563 z Heyshamnu.
16 lipca:
szw. par. Baltica 162 z Göteborga,
duń. żagl. z mot. Charlotte 56 z Oslo.
19 lipca:
niem. par. Helene 1324 z Lizbony.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

12 lipca:
szw. par. Menja 573 z Norrköpingu,
szw. licht. Fenja 569 z Norrköpingu.
13 lipca:
duń. paar. Soeborg 1194 z Trondhjem.
15 lipca:
gd. par. Echo 555 z Liverpoolu,
gr. par. G. K. Saliaris 2279 z St. John.
18 lipca:
niem. par. Teutonia 768 z Helsingborga.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

15 lipca:
pol. par. **Warta** 1698 z Bony.
16 lipca:
fr. par. Nantes 1724 z Souzy,
amer. par. Flour Spar 395 z Fernandino.
18 lipca:
wł. par. Capo Vado 2712 z Huelvy,
szw. par. Frei 1213 z Gandawy.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie lipca.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 122 021, sól 265, parafina 258, cement 4 834, oleje 2 762.

Prod. roślinne: ow. strączkowe 125, melasa 839, drzewo 59 116, smoła 81.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 147, jaja 202, skóry 32.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 2 330, tomasówka 2 460, kamienie 120, węgiel 2 100, saletra chilijska 95, ruda żelazna 3 650, żelazo 160, żelazo i stal (stare) 10 623, maszyny 199.

Prod. roślinne: pszenica 3 312, żyto 513, kukurydza 52, ryż 562, lniane siemię 100, żywica i kalafonja 64, oleje 283, ekstrakty garbarnikowe 10.

Prod. zwierzęce: smalec 73, śledzie sol. 477, tłuszcze 183, skóry sol. 141, wełna sur. 63.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
28. 7.	z Le Havre	do Le Havre	30. 7.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
	" "	" "		"	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
17. 7.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 7.	Estonia	Baltic America Line
31. 7.	" "	" "	9. 8.	Lituania	"
17. 7.	" Lipawy	" Londynu	20. 7.	Edmee	Un. Baltic Corp.
19. 7.	" Londynu	" Londynu	22. 7.	Tasso	Ellerman i Wilson
19. 7.	" Hull	" Hull	22. 7.	Kowno	"

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,60 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	78,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	14,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922.	8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . .	11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927.	6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.